



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-28022020-216451
CG-DL-E-28022020-216451

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)
PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 820]

नई दिल्ली, शुक्रवार, फरवरी 28, 2020/फाल्गुन 9, 1941

No. 820]

NEW DELHI, FRIDAY, FEBRUARY 28, 2020/PHALGUNA 9, 1941

दिल्ली विकास प्राधिकरण

(मुख्य योजना अनुभाग)

सार्वजनिक सूचना

नई दिल्ली, 28 फरवरी, 2020

का. आ. 894(अ).—दिल्ली विकास प्राधिकरण/केंद्र सरकार का दिल्ली विकास अधिनियम, 1957 की धारा 11-क के अंतर्गत मुख्य योजना-2021 में निम्नलिखित संशोधन करने का प्रस्ताव है, जिन्हें जनता की जानकारी के लिए एतद्वारा प्रकाशित किया जाता है। प्रस्तावित संशोधनों के संबंध में यदि किसी व्यक्ति को कोई आपत्ति हो/कोई सुझाव देना हो, तो वे अपनी आपत्ति/सुझाव इस सार्वजनिक सूचना के जारी होने की तिथि से **पैंतालीस (45) दिन** की अवधि के अंदर आयुक्त एवं सचिव, दिल्ली विकास प्राधिकरण, 'बी' ब्लॉक, विकास सदन, नई दिल्ली-110023 को लिखित रूप में भेज सकते हैं। आपत्ति करने अथवा सुझाव देने वाले व्यक्ति अपना नाम, पता और टेलीफोन नंबर/संपर्क नंबर तथा ई-मेल आई.डी भी दें, जो पठनीय हो।

संशोधन:

दि.मु.यो.-2021		
(1)	(2)	(3)
क्र.सं.	विद्यमान प्रावधान-दि.मु.यो. 2021	प्रस्तावित संशोधन-दि.मु.यो. 2021
अध्याय 3.0 दिल्ली शहरी क्षेत्र 2021		
1.	3.3.1.1 नियोजित क्षेत्र— क. एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन पर गहन विकास जोन के रूप में विचार किया जाता है। प्रभाव जोन में विकास के लिए ट्रांजिट ओरिएण्टेड	3.3.1.1 नियोजित क्षेत्र— क. एम.आर.टी.एस. नोड के चारों ओर प्रभाव जोन एम.आर.टी.एस. नोड के चारों ओर प्रभाव जोन पर गहन विकास जोन के रूप में विचार किया जाता है। प्रभाव जोन में विकास के लिए ट्रांजिट ओरिएण्टेड डेवलपमेंट की

	<p>डेवलपमेंट की संकल्पना अपनाई जाएगी, जिससे ज्यादा संख्या में लोग वहाँ रह सकें, कार्य कर सकें अथवा एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों/स्टेशनों से पैदल/साइकिल की दूरी पर मनोरंजन के साधन ढूँढ सकें। प्रभाव जोन के विकास/पुनर्विकास हेतु योजना निम्नलिखित आधार पर तैयार की जाएगी:</p> <p>i) से vii) तक</p>	<p>संकल्पना अपनाई जाएगी जिससे ज्यादा संख्या में लोग वहाँ रह सकें, कार्य कर सकें अथवा एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों/स्टेशनों से पैदल/साइकिल की दूरी पर मनोरंजन के साधन ढूँढ सकें। प्रभाव जोन के विकास/पुनर्विकास के लिए स्कीम को अध्याय 20.0 ट्रांजिट ऑरिएण्टेड डेवलपमेंट के अनुसार तैयार किया जाएगा।</p> <p>i) से vii) तक "हटा दिया गया है।"</p>
2	<p>3.3.2 पुनर्विकास स्कीमों हेतु नीति</p> <p>i) एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन और पुनर्विकास एवं नवीनीकरण के लिए उप-जोनों को, उनकी भौतिक/प्राकृतिक विशेषताओं के आधार पर जैसे-मेट्रो, सड़कों, नालों, हाई-टेंशन लाइनों और स्मारकों/विरासत क्षेत्रों के नियंत्रण जोनों आदि को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया जाना चाहिए और खंड 12.18 के अनुसार लागू अतिरिक्त मानदण्डों के साथ टी.ओ.डी.जोन. के रूप में विनिर्दिष्ट किया जाना चाहिए।</p>	<p>3.3.2 पुनर्विकास स्कीमों हेतु नीति</p> <p>i) एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के साथ-साथ प्रभाव जोन और पुनर्विकास एवं नवीनीकरण के लिए उप-जोनों को, उनकी भौतिक/प्राकृतिक विशेषताओं के आधार पर जैसे-मेट्रो, सड़कों, नालों, हाई-टेंशन लाइनों और स्मारकों/विरासत क्षेत्रों के नियंत्रण जोनों आदि को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया जाना चाहिए और अध्याय 20.0 ट्रांजिट ऑरिएण्टेड डेवलपमेंट के अनुसार लागू अतिरिक्त मानदण्डों सहित टी.ओ.डी. नोड के रूप में विनिर्दिष्ट किया जाना चाहिए।</p>
	<p>iii)(क) लगभग 4 हैक्टेयर क्षेत्रफल हेतु योजना अनुमति । तथापि, टी.ओ.डी. जोन में, व्यापक योजनाओं पर 1 हैक्टेयर न्यूनतम क्षेत्र के लिए विचार किया जाएगा । यह अनुमति अपेक्षित नहीं होगी, यदि अनुमोदित ले-आउट/ पुनर्विकास/ नियमितीकरण योजना (प्लान) विद्यमान हो।</p> <p>(ख) 1. कम से कम 3000 वर्ग मीटर के क्षेत्रफल के लिए डी.ई. को समूह ब्लॉक अनुमोदन केवल तभी दिया जा सकता है यदि विद्यमान क्षेत्र के लिए अनुमोदित प्रभाव जोन योजना अथवा एकीकृत स्कीम विद्यमान हो। मालिकों को परस्पर एक समूह बनाना चाहिए और अपनी-अपनी सम्पत्तियाँ पुनःसंगठित करनी चाहिए, ताकि आवागमन स्थान और सामूहिक सुविधाओं के अतिरिक्त हरित क्षेत्रों/हल्की पार्किंग के रूप में क्षेत्र का कम से कम 30% उपलब्ध कराया जा सके।</p> <p>• टी.ओ.डी. जोन में, 20% सार्वजनिक मनोरंजनात्मक/खुले स्थान होंगे, जिन्हें विकासकर्ता संस्था द्वारा निर्मित, विकसित और व्यवस्थित किया जाएगा और जिन्हें सभी समय सामान्य जनता के लिए खोला जाएगा, ऐसा न होने पर इन स्थानों को पब्लिक एजेंसी द्वारा नियंत्रण में ले लिया जाएगा। ऐसे स्थान की अवस्थिति को अनंतिम रूप से प्लान में दर्शाया जाएगा, जैसा कि खंड 12.18.1 में उल्लिखित है।</p>	<p>iii)(क) लगभग 4 हैक्टेयर क्षेत्रफल हेतु योजना अनुमति । तथापि टी.ओ.डी. नोड के प्रभाव जोन में, टी.ओ.डी. योजनाओं पर अध्याय 20.0 ट्रांजिट ऑरिएण्टेड डेवलपमेंट के अनुसार विचार किया जाएगा । यह अनुमति अपेक्षित नहीं होगी, यदि अनुमोदित ले-आउट/ पुनर्विकास/ नियमितीकरण योजना (प्लान) विद्यमान हो।</p> <p>(ख) 1. कम से कम 3000 वर्ग मीटर के क्षेत्रफल के लिए डी.ई. को समूह ब्लॉक अनुमोदन दिया जा सकता है। मालिकों को परस्पर एक समूह बनाना चाहिए और अपनी-अपनी सम्पत्तियाँ पुनःसंगठित करनी चाहिए, ताकि आवागमन स्थान और सामूहिक सुविधाओं के अतिरिक्त हरित क्षेत्रों/हल्की पार्किंग के रूप में क्षेत्र का कम से कम 30% उपलब्ध कराया जा सके।</p> <p>• "हटा दिया गया है।"</p>

<ul style="list-style-type: none"> • भूमि का कम से कम 20 प्रतिशत भाग सार्वजनिक उपयोग के लिए निर्मित सड़कों/परिचालन क्षेत्रों के रूप में सरकार/स्थानीय निकाय को सौंपा जाएगा। तथापि, एफ.ए.आर. का लाभ संपूर्ण समामेलन भूमि पार्सल पर लिया जा सकता है। • कम से कम 10% तक सड़कों/सार्वजनिक स्थलों के रूप में छोड़ी जाने वाली भूमि, एक तरफ होगी और जहां लागू होगा, निकटवर्ती प्लॉट के साथ समाहित कर दी जाएगी। <p>ख) 2. संबंधित प्राधिकरण द्वारा पृथक-पृथक भवनों की मंजूरी समूह ब्लॉक/एकीकृत योजना अनुमोदन के ढांचे के भीतर दी जाएगी। टी.ओ.डी. परियोजनाओं के अनुमोदन के लिए कम्प्यूटरीकृत सिंगल विंडो क्लीयरेंस सिस्टम का उपयोग किया जाएगा, जिसका विवरण टी.ओ.डी. नीति के प्रचालन के लिए विनियमों में शामिल किया जाएगा, जिसे दि.वि.प्रा. द्वारा अलग से अधिसूचित किया जाएगा।</p> <p>ग) टी.ओ.डी. जोन को छोड़कर जहाँ टी.ओ.डी. मानक लागू होंगे, सभी क्षेत्रों में तल कवरेज, तहखाना, पार्किंग, सैट बैंक आदि (एफ.ए.आर को छोड़कर) के संबंध में समूह आवास के मानक लागू होंगे।</p> <p>ख) एकीकृत/व्यापक पुनर्विकास स्कीमों को तैयार करने और अनुमोदन देने तथा पार्किंग और सेवाओं की व्यवस्था करने की शर्त पर व्यावसायिक उपयोग के लिए एफ.ए.आर. के न्यूनतम 10% और सामुदायिक सुविधाओं के लिए एफ.ए.आर. के 10% की अनुमति दी जा सकती है। यह अनुमति स्वयं सृजित पुनर्विकास प्रक्रिया को ध्यान में रखकर दी जाएगी।</p> <ul style="list-style-type: none"> • इसके अतिरिक्त, टी.ओ.डी. जोन के अंदर, समग्र एफ.ए.आर. का न्यूनतम 30% आवासीय उपयोग के लिए अनिवार्य होगा। इस घटक में 32-40 वर्ग मी. के मध्य की सीमा के आकार वाली 50% इकाइयां शामिल है और शेष 50% ≤ 65 वर्ग मी. के घरों को शामिल करती है। टी.ओ.डी. जोन के भीतर आने वाले क्षेत्रीय योजना भूमि उपयोगों के भीतर उपयोगों का निर्दिष्ट मिश्रण तालिका 12.8. में दर्शाया गया है। <p>xiv) भूमि उपयोग मुख्य योजना/क्षेत्रीय विकास योजना के अनुसार नियंत्रित किया जाएगा। गैर-आवासीय उपयोगों की अनुमति मिश्रित उपयोग विनियमों और विशेष क्षेत्र विनियमों के प्रावधानों के अनुसार दी</p>	<p>ख) 2. लागू नीति के अनुसार संबंधित प्राधिकरण द्वारा पृथक-पृथक भवनों की मंजूरी समूह ब्लॉक अनुमोदन ढांचे के भीतर दी जाएगी।</p> <p>ग) टी.ओ.डी. जोन के 'गहन विकास क्षेत्र' को छोड़कर, 'जहाँ टी.ओ.डी. मानक लागू होंगे', सभी क्षेत्रों में तल कवरेज, तहखाना, पार्किंग, सैट बैंक आदि (एफ.ए.आर) को छोड़कर) के संबंध में समूह आवास के मानक लागू होंगे।</p> <p>ख) एकीकृत/व्यापक पुनर्विकास स्कीमों को तैयार करने और अनुमोदन देने तथा पार्किंग और सेवाओं की व्यवस्था करने की शर्त पर व्यावसायिक उपयोग के लिए एफ.ए.आर. के 10% और सामाजिक सुविधाओं के लिए एफ.ए.आर. के 10% तक की अनुमति दी जा सकती है। यह अनुमति स्वयं सृजित पुनर्विकास प्रक्रिया को ध्यान में रखकर दी जाएगी।</p> <ul style="list-style-type: none"> • टी.ओ.डी. नोड के अंतर्गत एफ.ए.आर. उपयोग के अंदर उपयोगों का अनुमेय मिश्रण और उपयोगों का सांकेतिक मिश्रण अध्याय 20.0 ट्रांजिट ओरिएन्टेड डेवलेपमेंट के अनुसार होगा। <p>xiv) भूमि उपयोग मुख्य/योजना क्षेत्रीय विकास योजना के अनुसार नियंत्रित किया जाएगा। गैर-आवासीय उपयोगों की अनुमति मिश्रित उपयोग विनियमों और विशेष क्षेत्र</p>
---	---

	<p>जाएगी। एम.आर.टी.एस. प्रभाव जोन को टी.ओ.डी. जोन के रूप में निर्दिष्ट किया जाएगा और मानक खण्ड 12.18 के अनुसार लागू होंगे।</p> <p>xv) सहभागिता हेतु प्रक्रिया और समय सीमा सहित टी.ओ.डी. नीति के प्रचालन हेतु विस्तृत विनियमों को समयबद्ध तरीके से पृथक रूप से तैयार किया जाएगा। नीति को लोगों के लिए सरल और पारदर्शी बनाने के लिए, विस्तृत विनियमों, को स्टैक होल्डरों के विचारों को आमंत्रित करने के लिए 30 दिन का समय देते हुए समाचार पत्रों और वेबसाइट पर पब्लिक डोमेन में रखा जाएगा क्योंकि इसमें सहभागिता के माध्यम से विकास शामिल है।</p>	<p>विनियमों के प्रावधानों के अनुसार दी जाएगी।</p> <p>xv) "हटा दिया गया है।"</p>
अध्याय 4.0 आश्रय		
3.	<p>अनुलग्नक-4.0 (I) टिप्पणी:</p> <p>i) ट्रांजिट ओरिएण्टेड डेवलपमेंट (टी.ओ.डी.) नीति कम सघनता वाले आवासीय क्षेत्रों में आने वाले गांवों के अंदर के एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभावी जोन पर लागू नहीं होगी।</p>	<p>अनुलग्नक-4.0 (I) टिप्पणी:</p> <p>i) "हटा दिया गया है।"</p>
अध्याय 12.0 परिवहन		
4.	<p>12.4.1 परिवहन और भूमि उपयोग के बीच समन्वय मेट्रो रेल सिस्टम। इस संदर्भ में, एम.आर.टी.एस. की केन्द्रीय लाइन के दोनों तरफ 500 मी. की गहराई वाले एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों के लिए, स्थल स्थितियों के आधार पर विद्यमान भूमि उपयोगों की एक विशेष पुनर्विकास और पुनर्संघनीकरण/सघनीकरण की जरूरत होगी। ट्रांजिट ओरिएण्टेड डेवलपमेंट (टी.ओ.डी.) की संकल्पना को इस तरह अपनाए जाने की आवश्यकता है, जिससे कि एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों/स्टेशनों से पैदल/साइकिल दूरी पर, अधिक से अधिक लोगों के लिए जीने, काम करने और मनोरंजन के साधन उपलब्ध हों।</p> <p>टीओडी विशेष रूप से कोई भी स्थूल अथवा सूक्ष्म विकास है, जो ट्रांजिट नोड के चारों ओर केन्द्रित होता है और ट्रांजिट सुविधा तक पहुंच को पूर्णरूपेण साध्य बनाता है, जो निजी वाहनों की तुलना में, सार्वजनिक परिवहन में चलने और प्रयोग करने को प्रेरित करता है।</p> <p>टीओडी सामान्य रूप से नए अथवा मौजूदा उच्च कोटि के सार्वजनिक परिवहन आधारीक संरचना के समीप, ठोस, उच्च सघन, मिश्रित उपयोग विकास है, जो ट्रांजिट सिस्टम से पैदल दूरी पर, आवास, रोजगार, मनोरंजनात्मक और नागरिक प्रकार्यों को उपलब्ध कराता है। टीओडी के पैदल पथ उन्मुख डिजाइन की विशेषता, निवासियों और कर्मचारियों को अपनी कार कम इस्तेमाल कर, अधिकाधिक सार्वजनिक ट्रांजिट</p>	<p>12.4.1 परिवहन और भूमि उपयोग के बीच समन्वय मेट्रो रेल सिस्टम। इस संदर्भ में, ट्रांजिट स्टेशन के आस-पास 500 मी. की परिधि में आने वाले अधिकतर क्षेत्र को गहन विकास क्षेत्र के रूप में चिन्हित किया जाएगा। नीति के अनुसार, सभी टीओडी स्कीमों को 500 मी. गहन विकास क्षेत्र तक सीमित किया जाएगा। ट्रांजिट ओरिएण्टेड डेवलपमेंट (टीओडी) की संकल्पना को इस तरह अपनाए जाने की आवश्यकता है, जिससे कि एम.आर.टी.एस. नोडस/स्टेशनों से पैदल/साइकिल दूरी पर अधिक से अधिक लोगों के लिए जीने, काम करने और मनोरंजन के साधन उपलब्ध हों।</p> <p>"हटा दिया गया है।"</p>

	<p>इस्तेमाल करने को प्रेरित करती है। टी.ओ.डी. के प्राथमिक लक्ष्य निम्नलिखित हैं:</p> <p>1. निजी वाहन के इस्तेमाल की प्रवृत्ति को कम/हतोत्साहित करना और नीतिगत उपायों, डिजाइन में हस्ताक्षेप और प्रवर्तन के माध्यम से सार्वजनिक परिवहन के प्रयोग को बढ़ावा देना।</p> <p>2. सघनीकरण और कनेक्टिविटी बढ़ाने के माध्यम से अधिकाधिक लोगों को सार्वजनिक ट्रांजिट उपलब्ध कराना।</p> <p>परिवहन को सुगम बनाने और शहर की भूमि उपयोग योजनाओं की आवश्यकताओं के लिए, दिल्ली हेतु एक गतिशील नगर स्तरीय एकीकृत परिवहन भूमि उपयोग मॉडल बनाने की आवश्यकता है। यह प्रस्तावित है कि एमआरटीएस स्टेशनों के प्रभाव क्षेत्र की एकीकृत पुर्नविकास योजनाओं को, टीओडी सिद्धांतों के आधार पर बनाया जाना चाहिए।</p>									
5.	12.4.2 ट्रांजिट ओरिएण्टेड डेवलपमेंट (टी.ओ.डी.) सिद्धांत	12.4.2 "हटा दिया गया है।"								
6.	12.9. रेल <ul style="list-style-type: none">सिस्टम में सुधार के लिए क्रॉस सब्सिडी पैदा करने हेतु रिंग रेलवे के विशेष स्टेशनों, जो मेट्रो स्टेशन के साथ जुड़ते हैं या रेलवे टर्मिनल के साथ जुड़ते हैं, करे टी.ओ.डी. जैसे विशेष प्रोत्साहन प्रदान किया जाए।	12.9. रेल "हटा दिया गया है।"								
7.	12.11 इंटरसिटी यात्री आवागमन 12.11.1. रेल <p>आर.आर.टी.एस. स्टेशन..... यात्री। चूंकि आर.आर.टी.एस. एक मास रैपिड ट्रांजिट प्रणाली है, आर.आर.टी.एस. कॉरिडोर के साथ-साथ पारगमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.) को मुख्य योजना के प्रावधानों के अनुसार अनुमति होगी।</p>	12.11 इंटरसिटी यात्री आवागमन 12.11.1. रेल <p>आर.आर.टी.एस. स्टेशन से यात्री। चिन्हित आर.आर.टी.एस. स्टेशनों के आस-पास ट्रांजिट ओरिएण्टेड डेवलपमेंट (टी.ओ.डी.) को अध्याय 20 के प्रावधानों के अनुसार अनुमति होगी।</p>								
8.	12.14.3.6. सार्वजनिक बसों के लिए बहु-स्तरीय पार्किंग। <p>iv) यदि बस डिपो स्थल एम.आर.टी.एस. के प्रभाव क्षेत्र में आता है तो 12.18. 1-2 के अनुसार मानक लागू होंगे।</p>	12.14.3.6. सार्वजनिक बसों के लिए बहु-स्तरीय पार्किंग। <p>iv) बस डिपो-टर्मिनल केवल यदि टीओडी नोड के रूप में चिन्हित हों, तभी टीओडी मानकों के अनुसार विकसित किए जाएंगे।</p>								
9.	तालिका 12.7 यातायात हेतु विकास नियंत्रण [विकास नियंत्रण (4)]									
	<p>क्र.सं.2 सभी रेल टर्मिनल/एकीकृत यात्री टर्मिनल/मेट्रोपॉलिटन यात्री टर्मिनल का टी.ओ.डी. मानकों के अनुसार विकास किया जा सकता है। यह विकास आस-पास के सड़क नेटवर्क से संबंधित यातायात एवं परिवहन अध्ययनों के अधीन होगा।</p>	<p>सभी रेल टर्मिनल/एकीकृत यात्री टर्मिनल/ मेट्रोपॉलिटन यात्री टर्मिनल को निम्नलिखित के अनुसार विकसित किया जाएगा:</p> <table><tr><td>संचालन के अंतर्गत क्षेत्र (%)</td><td>भवन के अंतर्गत क्षेत्र (%)</td><td>एफ.ए.आर.</td><td>तल क्षेत्र जिसे यात्रियों के रहने के लिए उपयोग किया जा सकता है</td></tr><tr><td>70</td><td>30</td><td>100</td><td>15%</td></tr></table> <p>केवल चिन्हित रेल टर्मिनल/एकीकृत यात्री टर्मिनल/मेट्रोपॉलिटन यात्री टर्मिनल को टी.ओ.डी. मानकों के अनुसार विकसित किया जाएगा।</p>	संचालन के अंतर्गत क्षेत्र (%)	भवन के अंतर्गत क्षेत्र (%)	एफ.ए.आर.	तल क्षेत्र जिसे यात्रियों के रहने के लिए उपयोग किया जा सकता है	70	30	100	15%
संचालन के अंतर्गत क्षेत्र (%)	भवन के अंतर्गत क्षेत्र (%)	एफ.ए.आर.	तल क्षेत्र जिसे यात्रियों के रहने के लिए उपयोग किया जा सकता है							
70	30	100	15%							

	<p>क्र.सं.4घ. जोन- 'ओ' को छोड़कर एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभाव जोन में आने वाले सभी बस डिपो/टर्मिनल शहरी विस्तार के कम सघनता वाले आवासीय क्षेत्र में आने वाले उन कॉरिडोरों हेतु छोड़कर टी.ओ.डी. मानक (खण्ड 12.18) के अनुसार विकसित किए जाने हैं।</p> <p>क्र.सं.5ड तथापि, एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभाव जोन में अ.रा.ब. अड्डों का विकास शहरी विस्तार के कम सघनता वाले आवासीय क्षेत्र (एल.डी.आर.ए.) में आने वाले उन कॉरिडोरों को छोड़कर टी.ओ.डी. मानकों (खण्ड 12.18) के अनुसार किया जाएगा।</p> <p>क्र.सं.8 यदि मेट्रो यार्ड एम.आर.टी.एस. कॉरिडोरों के प्रभाव जोन में आता है, तो इसे केवल तब टी.ओ.डी. मानकों (खण्ड 12.18.1 एवं 2) के अनुसार विकसित किया जा सकता है, जब यार्ड क्षेत्र का 50%से अधिक एम.आर.टी.एस. कॉरिडोर के प्रभाव जोन में आता हो तथा/अथवा उनका विकास बहुमंजिला यार्ड के रूप में किया जाए।</p>	<p>क्र.सं.4घ. बस डिपो/ टर्मिनल यदि टी.ओ.डी. नोड के रूप में चिह्नित किए गए हों, केवल तभी उन्हें टी.ओ.डी. मानकों के अनुसार विकसित किया जाएगा।</p> <p>क्र.सं.5ड तथापि, अ.रा.ब. अड्डे को यदि टी.ओ.डी. नोड के रूप में चिह्नित किया गया हो, केवल तभी उसे टी.ओ.डी. मानकों के अनुसार विकसित किया जाएगा।</p> <p>क्र.सं.8 "हटा दिया गया है।"</p>
10.	<p>तालिका 12.7: परिवहन हेतु विकास नियंत्रण</p> <p>मेट्रो स्टेशन तथा रेलवे स्टेशन टर्मिनल हेतु विकास नियंत्रण:</p> <p>2. संपत्ति के विकास की अनुमति देने वाली इस व्यवस्था में विकास संबंधी निम्नलिखित प्रमुख नियंत्रण होंगे:</p> <p>i. विकास संहिता के खण्ड 12.18 एवं 17.0 के अनुसार टी.ओ.डी. मानक शहरी विस्तार के कम सघनता वाले आवासीय क्षेत्र (एल.डी.आर.ए.) में आने वाले कॉरिडोरों को छोड़कर मेट्रो/रेलवे स्टेशनों के सभी संपत्ति विकास पर लागू होंगे।</p>	<p>तालिका 12.7: परिवहन हेतु विकास नियंत्रण</p> <p>मेट्रो स्टेशन हेतु विकास नियंत्रण:</p> <p>2. संपत्ति के विकास की अनुमति देने वाली इस व्यवस्था में विकास संबंधी निम्नलिखित प्रमुख नियंत्रण होंगे:</p> <p>i. मेट्रो स्टेशन के नीचे के क्षेत्र सहित 25% तल कवरेज और 100 एफ.ए.आर. जिसमें कोई ऊर्चाई प्रतिबंध नहीं होंगे और जो एसआई विमानपत्तन प्राधिकरण, डी.यू.ए.सी. आदि सांविधिक निकायों के अनुमोदन की शर्त के अधीन होंगे।</p> <p>ii. मेट्रो स्टेशनों हेतु पार्किंग की आवश्यकताओं के अतिरिक्त, व्यावसायिक घटक हेतु पार्किंग 100 वर्ग मी. प्रति 2 ई.सी.एस. की दर पर होंगी।</p> <p>iii. विकास कम्पोजिट तरीके से किया जाएगा और डी.एम.आर.सी. सभी संबंधित स्थानीय निकायों/एजेंसियों का अनुमोदन प्राप्त करेगी।</p> <p>iv अध्याय 20.0 के अनुसार टी.ओ.डी. मानक: ट्रांजिट ओरिएन्टेड डेवलपमेंट (टी.ओ.डी.) नीति मेट्रो स्टेशन के सम्पत्ति विकास के लिए तभी लागू होगी, यदि वह मेट्रो स्टेशन टीओडी नोड के रूप में चिह्नित हो।</p>

11.	12.18 ट्रांजिट ओरिएन्टेड डेवलपमेंट (टी.ओ.डी.) के लिए विकास नियंत्रण मानक	"हटा दिया गया है।"
अध्याय 13.0 सामाजिक आधारीक संरचना		
12.	तालिका 13.2: स्वास्थ्य सुविधाओं हेतु विकास नियंत्रण एफ.ए.आर.: एम.आर.टी.एस./ प्रमुख परिवहन कॉरिडोर जैसे मेट्रो और बी.आर.टी. कॉरिडोर के प्रभावी जोन के अंतर्गत आने वाले प्लॉटों हेतु 50% अधिक एफ.ए.आर. उपलब्ध होना चाहिए।	तालिका 13.2: स्वास्थ्य सुविधाओं हेतु विकास नियंत्रण एफ.ए.आर.: "हटा दिया गया है।"
अध्याय 17.0 विकास संहिता		
14.	खण्ड 4.0 निर्दिष्ट उपयोग जोन • टीओडी जोन 3.3.1.1. क के अनुसार सभी सुसंगत क्षेत्रीय योजनाओं में टी.ओ.डी. जोन को अंकित किया जाएगा। यह जोन समान प्लॉट में सी 2 और पी.एस. 2 के अनुसार प्रदूषण करने वाले और संभाव्य संकटपूर्ण उपयोगों तथा गतिविधियों के अपवाद के साथ, विभिन्न उपयोगों के मिश्रण के प्रावधान में लचीलेपन की अनुमति देगा। मानक 12.18 के अनुसार लागू होंगे।	खण्ड 4.0 निर्दिष्ट उपयोग जोन "हटा दिया गया है।"
15.	तालिका 17.1 न्यूनतम सैटबैक एकीकृत टी.ओ.डी. स्कीमों हेतु न्यूनतम सैटबैक: टिप्पणी: ii) टी.ओ.डी. स्कीमें 18 मी. मार्गाधिकार की न्यूनतम चौड़ाई वाली मौजूदा सड़कों पर अवस्थित होंगी। (पुनर्विकास क्षेत्रों, स्लम पुनरुद्धार/विशेष क्षेत्र और गांवों के लिए 12 मी. मार्गाधिकार)। iii) सैटबैक भवन उप विधि के अनुसार ऊंचाई और रोशनदान की आवश्यकताओं के अनुसार होंगे। टी.ओ.डी. स्कीमों की योजना उपर्युक्त सैटबैक मानदंडों के अनुसार की जाएगी, जबकि यह सुनिश्चित करने का प्रयास किया जा रहा है कि शीत ऋतु के सबसे छोटे दिन में भी सभी आवासीय इकाइयों के कम से कम एक आवासीय कक्ष में, कम से कम दो घंटे सूर्य की रोशनी मिले और प्राकृतिक हवादारी का विकल्प हो। भवन उप विधि में उपर्युक्त परिवर्धनों को जोड़ दिया जाएगा। vii) टीओडी स्कीमों में, यदि प्लॉट का कोई भी किनारा मौजूदा सार्वजनिक मार्गाधिकार >18 मी. के सामने है तो इसे "फ्रन्ट" माना जाएगा।	तालिका 17.1 न्यूनतम सैटबैक "हटा दिया गया है।" टिप्पणी: ii) "हटा दिया गया है।" iii) सैटबैक भवन उपविधि के अनुसार ऊंचाई और रोशनदान की आवश्यकताओं के अनुसार होंगे। vii) "हटा दिया गया है।"

	viii) एकीकृत टी.ओ.डी. स्कीमों हेतु मुख्य भवन का अग्रभाग सैटबैक के बिना वाली सार्वजनिक स्ट्रीट के सामने होना चाहिए और स्ट्रीट की निगरानी की सुविधा हेतु सक्रिय फ्रन्टेज निम्नलिखित तालिका 17.2 के अनुसार होना चाहिए।	viii) “हटा दिया गया है”																								
16.	तालिका 17.2 न्यूनतम सक्रिय फ्रन्टेज और मार्गाधिकार लाइन का निर्माण	“हटा दिया गया है।”																								
17.	तालिका 17.2: पार्किंग मानक 6. टी.ओ.डी. जोन में आने वाले सभी उपयोग परिसर।	तालिका 17.2: पार्किंग मानक “हटा दिया गया है।”																								
18.	तालिका 17.4: परियोजनाओं हेतु सांकेतिक ऑन-साइट पार्किंग (ई.सी.एस.) अपेक्षाएं	तालिका 17.4: परियोजनाओं हेतु सांकेतिक ऑन-साइट पार्किंग (ई.सी.एस.) अपेक्षाएं																								
	<table><tr><th>साधन</th><th>टीओडी जोन के अंतर्गत निर्मित क्षेत्र के प्रति 1 ई.सी.एस./100 वर्ग मी. साधन वितरण</th></tr><tr><td>कार/टैक्सी</td><td>0.60</td></tr><tr><td>दुपहिया</td><td>0.10</td></tr><tr><td>साइकिल</td><td>0.10</td></tr><tr><td>बस/शेयर्ड वैन</td><td>0.10</td></tr><tr><td>व्यावसायिक वाहन</td><td>0.10</td></tr></table>	साधन	टीओडी जोन के अंतर्गत निर्मित क्षेत्र के प्रति 1 ई.सी.एस./100 वर्ग मी. साधन वितरण	कार/टैक्सी	0.60	दुपहिया	0.10	साइकिल	0.10	बस/शेयर्ड वैन	0.10	व्यावसायिक वाहन	0.10	<table><tr><th>साधन</th><th>“हटा दिया गया है।”</th></tr><tr><td>कार/टैक्सी</td><td></td></tr><tr><td>दुपहिया</td><td></td></tr><tr><td>साइकिल</td><td></td></tr><tr><td>बस/शेयर्ड वैन</td><td></td></tr><tr><td>व्यावसायिक वाहन</td><td></td></tr></table>	साधन	“हटा दिया गया है।”	कार/टैक्सी		दुपहिया		साइकिल		बस/शेयर्ड वैन		व्यावसायिक वाहन	
साधन	टीओडी जोन के अंतर्गत निर्मित क्षेत्र के प्रति 1 ई.सी.एस./100 वर्ग मी. साधन वितरण																									
कार/टैक्सी	0.60																									
दुपहिया	0.10																									
साइकिल	0.10																									
बस/शेयर्ड वैन	0.10																									
व्यावसायिक वाहन	0.10																									
साधन	“हटा दिया गया है।”																									
कार/टैक्सी																										
दुपहिया																										
साइकिल																										
बस/शेयर्ड वैन																										
व्यावसायिक वाहन																										

प्रस्तावित संशोधनों को दर्शाने वाला पाठ निरीक्षण हेतु उक्त अवधि के दौरान सभी कार्य दिवसों में उप निदेशक (मुख्य योजना) कार्यालय, दिल्ली विकास प्राधिकरण, छठी मंजिल, विकास मीनार, आई.पी. एस्टेट, नई दिल्ली-110002 में उपलब्ध रहेगा। प्रस्तावित संशोधनों को दर्शाने वाला पाठ दि.वि.प्रा. की वेबसाइट अर्थात् www.dda.org.in पर उपलब्ध है।

[फा. सं. एफ.20(7)2015/एमपी]

डी. सरकार, आयुक्त एवं सचिव

DELHI DEVELOPMENT AUTHORITY

(MASTER PLAN SECTION)

PUBLIC NOTICE

New Delhi, the 28th February, 2020

S.O. 894(E).—The following modifications which the Delhi Development Authority/Central Government has proposed to make in the Master Plan-2021 under Section 11-A of DD Act 1957, are hereby published for public information. Any person having any objections/ suggestions with respect to the proposed modifications may send the objections/ suggestions in writing to the Commissioner-cum-Secretary, Delhi Development Authority, ‘B’ Block, Vikas Sadan, New Delhi-110023 within a period of **Forty Five (45) days** from the date of issue of this Public Notice. The person making the objections or suggestions should also give his/her name, address, telephone / contact number and e-mail ID which should be legible.

Modifications:

MPD- 2021		
(1)	(2)	(3)
S.No.	Existing provisions- MPD 2021	Proposed Amendments- MPD 2021
Chapter 3.0 DELHI URBAN AREA 2021		
1.	<p>3.3.1.1 Planned Areas - A. Influence Zone along MRTS Corridor</p> <p>Influence Zone along MRTS corridor is envisaged as intensive development zone. The concept of Transit Oriented Development shall be adopted for development within the Influence Zone, such that maximum number of people can live, work or find means of recreation within walking / cycling distance of the MRTS corridors / stations. The scheme for Development / Redevelopment of Influence Zone shall be prepared on the basis of the following:</p> <p>i) to vii)</p>	<p>3.3.1.1 Planned Areas - A. Influence Zone around MRTS node</p> <p>Influence Zone around MRTS node is envisaged as intensive development zone. The concept of Transit Oriented Development shall be adopted for development within the Influence Zone, such that maximum number of people can live, work or find means of recreation within walking / cycling distance of the MRTS corridors / stations. The scheme for Development / Redevelopment of Influence Zone shall be prepared as per Chapter 20.0 Transit Oriented Development.</p> <p><i>i) to vii) "Deleted"</i></p>
2.	<p>3.3.2 Policy For Redevelopment Schemes</p> <p>i) Influence Zone along MRTS Corridor and the Sub-Zones for redevelopment and renewal should be identified on the basis of physical features such as metro, roads, drains, high tension lines and control zones of Monuments / Heritage areas, etc. and designated as TOD Zone with additional norms applicable as per Section 12.18.</p> <p>iii)(a) Planning Permission for an area of around 4 Ha. However, in TOD Zone, comprehensive schemes shall be considered for a minimum area of 1 Ha. This permission may not be required in case an approved layout/ Redevelopment/ Regularisation plan exists.</p> <p>b) 1. Cluster Block approval may be given to DE for a minimum area of 3000 sq.m. only if an approved influence zone plan or integrated scheme for the area exists. The owners DE should pool together and reorganise their individual properties so as to provide minimum 30% of area as common green/ soft parking besides circulation areas and common facilities.</p> <ul style="list-style-type: none"> In TOD Zone, 20% of the public recreational/open space which shall be designed, developed and maintained by the DE and will remain open for general public at all times, failing which it will be taken over by Public agency. The location of such space will be tentatively indicated in the plan as mentioned in clause 12.18.1. At least 20% of land shall be handed over as constructed roads/circulation areas to the Government/local body for public use. However FAR can be availed on the entire amalgamated land parcel. 	<p>3.3.2 Policy For Redevelopment Schemes</p> <p>i) Influence Zone around MRTS node and the Sub-Zones for redevelopment and renewal should be identified on the basis of physical features such as metro, roads, drains, high tension lines and control zones of Monuments / Heritage areas, etc. and designated as TOD Node with additional norms applicable as per Chapter 20.0 Transit Oriented Development.</p> <p>iii)(a) Planning Permission for an area of around 4 Ha. However, in Influence Zone of TOD Node, TOD schemes shall be considered as per Chapter 20.0 Transit Oriented Development. This permission may not be required in case an approved layout / Redevelopment / Regularisation plan exists.</p> <p>b) 1. Cluster Block approval may be given to DE for a minimum area of 3000 sq.m. The owners DE should pool together and reorganise their individual properties so as to provide minimum 30% of area as common green/ soft parking besides circulation areas and common facilities.</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Deleted</i>

	<ul style="list-style-type: none"> Land to be surrendered as roads/public spaces to the extent of at least 10% shall be along one side, to be consolidated with the adjacent plot wherever applicable. <p>b) 2. Individual buildings shall be given sanction by the concerned authority within the framework of cluster block / integrated scheme approval. Computerized single window clearance system shall be adopted for approval of TOD projects, the details of which shall be included in the regulations for operationalisation of TOD policy which shall be notified by DDA separately.</p> <p><u>c) The norms of Group Housing with respect to ground coverage, basement, parking, setbacks etc. (except FAR) shall be applicable in all areas except TOD Zone where TOD norms shall be applicable.</u></p> <p>x) Subject to preparation and approval of integrated / comprehensive Redevelopment schemes and provision of parking and services, a minimum 10% of the FAR may be allowed for commercial use and 10% of the FAR for community facilities with a view to trigger a process of self-generating redevelopment.</p> <ul style="list-style-type: none"> In addition, within TOD Zone, a minimum of 30% of overall FAR shall be mandatory for Residential use. This component comprises of 50% units of size ranging between 32-40 sq.m. and the balance 50% comprising of homes ≤ 65 sq.m. Indicative mix of uses within Zonal Plan land uses falling within TOD Zone are shown in Table 12.8. <p>xiv) The land use shall be governed as per the Master Plan / Zonal Development Plan. The non-residential use will be permitted as per the provisions of the Mixed Use Regulations and Special Area Regulations. The MRTS Influence Zone shall be designated as TOD Zone and norms shall be applicable as per Section 12.18.</p> <p>xv) The detailed Regulations for operationalisation of the TOD policy including process and timeframe for participation shall be framed separately in a time bound manner. In order to make the Policy people friendly and transparent, the detailed Regulations shall be put up in Public domain for inviting views of the stakeholders giving 30 day time in the newspapers and website since it involves development through participation.</p>	<p>b) 2. Individual buildings shall be given sanction by the concerned authority within the framework of cluster block approval as per applicable policy.</p> <p>c) The norms of Group Housing with respect to ground coverage, basement, parking, setbacks etc. (except FAR) shall be applicable in all areas except ‘Intense Development Area’ of TOD where TOD norms shall be applicable.</p> <p>x) Subject to preparation and approval of integrated/ comprehensive Redevelopment schemes and provision of parking and services, upto 10% of the FAR may be allowed for commercial use and 10% of the FAR for community facilities with a view to trigger a process of self-generating redevelopment.</p> <ul style="list-style-type: none"> Within TOD Node, the permissible mix of uses within FAR utilization and indicative mix of uses shall be as per Chapter 20.0 Transit Oriented Development. <p>xiv) The land use shall be governed as per the Master Plan/ Zonal Development Plan. The non-residential use will be permitted as per the provisions of the Mixed Use Regulations and Special Area Regulations.</p> <p>xv) “Deleted”</p>
Chapter 4.0 SHELTER		
3.	<p>Annexure- 4.0 (I)</p> <p>Note:</p> <p>i) Transit Oriented Development (TOD) policy would not be applicable to the influence zone of MRTS corridors lying within the villages falling in Low Density Residential Area.</p>	<p>Annexure- 4.0 (I)</p> <p>Note:</p> <p>i) “Deleted”</p>

Chapter 12.0 TRANSPORTATION

4.	<p>12.4.1 Synergy Between Transport And Land Use</p> <p>The concept of Metro Rail System. In this context the MRTS corridors upto 500 m depth on either side from centre line of MRTS would require selective re-development and redensification / intensification of existing land uses based on site conditions. The concept of Transit Oriented Development (TOD) needs to be adopted such that maximum number of people can live, work or find means of recreation within walking/ cycling distance of the MRTS corridors/ stations.</p> <p>TOD is essentially any development, macro or micro, that is focused around a transit node, and facilitates complete ease of access to the transit facility, thereby inducing people to walk and use public transportation over personal modes of transport.</p> <p>TOD is generally characterized by compact, high-density, mixed use development near new or existing high quality public transportation infrastructure that provides housing, employment, entertainment and civic functions within walking distance of the transit system. Pedestrian-oriented design features of TODs encourage residents and workers to use their cars less and ride public transit more.</p> <p>The primary goals of TOD are to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reduce/ discourage private vehicle dependency and induce public transport use – through policy measures, design interventions & enforcement. 2. Provide public transit access to the maximum number of people through densification and enhanced connectivity. <p>A dynamic city-level integrated transport-land use model for Delhi needs to be prepared to assess transportation and land use planning needs of the city. It is proposed that integrated redevelopment schemes of the influence area of MRTS stations be prepared based on TOD principles.</p>	<p>12.4.1 Synergy Between Transport And Land Use</p> <p>The concept of Metro Rail System. In this context area mostly falling within 500 m radius around the transit station shall be delineated as the Intense Development Area. All TOD Schemes will be limited to this 500m Intense Development Area as per the policy. The concept of Transit Oriented Development (TOD) needs to be adopted such that maximum number of people can live, work or find means of recreation within walking/ cycling distance of the MRTS nodes/ stations.</p> <p><i>“Deleted”</i></p>
5.	12.4.2. Transit Oriented Development (TOD) Principles	12.4.2. “Deleted”
6.	<p>12.9. Rail</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incentives such as TOD may be provided to ring railway at particular stations which may overlap with Metro stations or Railway terminals, in order to generate cross-subsidy for improvement of the system. 	<p>12.9. Rail</p> <p><i>“Deleted”</i></p>
7.	<p>12.11. Intercity Passenger Movement</p> <p>12.11.1. Rail</p> <p>RRTS stations to commuters. Since RRTS is a Mass Rapid Transit System, Transit Oriented Development (TOD) along RRTS corridors shall be permissible as per the provisions of the Master Plan.</p>	<p>12.11. Intercity Passenger Movement</p> <p>12.11.1. Rail</p> <p>RRTS stations to commuters. Transit Oriented Development (TOD) around identified RRTS stations shall be permissible as per the provisions of Chapter 20.</p>

8.	12.14.3.6. Multi-Level Parking for Public Buses iv. If the bus depot site lies with the MRTS influence zone, Norms as per 12.18.1-2 shall be applicable.	12.14.3.6. Multi-Level Parking for Public Buses iv. Bus depot/ terminal only if identified as TOD node to be developed as per TOD norms.
9.	Table 12.7 Development Controls for Transportation [Development Controls (4)] S. No. 2.All Rail Terminals / Integrated Passenger Terminals/ Metropolitan Passenger Terminals may be developed as per TOD norms, subject to traffic and transportation studies related to surrounding road network. <	

11.	12.18. Development Control Norms for Transit Oriented Development (TOD)	<i>“Deleted”</i>
Chapter 13.0 SOCIAL INFRASTRUCTURE		
12.	Table 13.2: Development Controls for Health Facilities FAR: For plots falling under Influence Zones of MRTS/ Major Transport Corridors such as Metro and BRT Corridors, 50% more FAR should be available.	Table 13.2: Development Controls for Health Facilities FAR: <i>“Deleted”</i>
Chapter 17.0 DEVELOPMENT CODE		
14.	CLAUSE 4.0 USE ZONES DESIGNATED • TOD ZONE The TOD Zone shall be delineated in all relevant Zonal Plans as per 3.3.1.1 A. This Zone shall allow flexibility in provision of a mix of various uses within the same plot, with the exception of polluting and potentially hazardous uses and activities as per C2 and PS2. Norms shall be applicable as per 12.18.	CLAUSE 4.0 USE ZONES DESIGNATED <i>“Deleted”</i>
15.	Table 17.1 Minimum Setbacks Minimum Setbacks for integrated TOD schemes: Note: ii) TOD schemes shall be located on existing roads having a minimum width of 18m ROW. (12m ROW for redevelopment areas, Slum Rehabilitation / Special Area and Villages). iii) The setbacks are subject to requirements of height and ventilation as per building byelaws. TOD Schemes shall be planned as per above setback norms, while endeavouring to ensure that all dwelling units get a minimum 2-hour solar access in at least one habitable room on the shortest winter day, and have the option for natural ventilation. Relevant additions to building bylaws shall be made. vii) In TOD schemes, any edge of plot facing an existing public ROW >18 m shall be considered as “front”. viii) For integrated TOD schemes, the main building facade(s) shall face the public street(s) without setback and have an active frontage as per Table 17.2 below, to facilitate visual surveillance of streets.	Table 17.1 Minimum Setbacks <i>“Deleted”</i> Note: ii) <i>“Deleted”</i> iii) The setbacks are subject to requirements of height and ventilation as per building byelaws. <

The text indicating the proposed modifications shall be available for inspection at the office of Dy. Director (MP), Delhi Development Authority, 6th floor, Vikas Minar, I.P. Estate, New Delhi on all working days during the period referred above. The text indicating the proposed modifications is also available on DDA's website i.e. www.dda.org.in.

[F. No. F. 20 (7)2015/MP]

D. SARKAR, Commissioner-Cum-Secy.